

**MASTER  
NEGATIVE  
NO.95-82419-9**

## COPYRIGHT STATEMENT

The copyright law of the United States (Title 17, United States Code) governs the making of photocopies or other reproductions of copyrighted materials including foreign works under certain conditions. In addition, the United States extends protection to foreign works by means of various international conventions, bilateral agreements, and proclamations.

Under certain conditions specified in the law, libraries and archives are authorized to furnish a photocopy or other reproduction. One of these specified conditions is that the photocopy or reproduction is not to be "used for any purpose other than private study, scholarship, or research." If a user makes a request for, or later uses, a photocopy or reproduction for purposes in excess of "fair use," that user may be liable for copyright infringement.

The Columbia University Libraries reserve the right to refuse to accept a copying order if, in its judgement, fulfillment of the order would involve violation of the copyright law.

Author:

Norddeutscher Lloyd

Title:

Act jahrzehnte  
Norddeutscher...

Place:

[n.p.]

Date:

[1937]

95-82419-9  
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES  
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

565  
101433 North German Lloyd steamship company, Bremen.  
Acht jahrzehnte Norddeutscher Lloyd Bremen;  
ein kurzer rückblick, 1857-1937. 1937?  
cover-title, 16 p.  
  
Corsten: 2638.

RESTRICTIONS ON USE:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm

REDUCTION RATIO: 16x

IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 3/17/95

INITIALS: W.W

TRACKING #: MSH 04490

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.



2.5 mm  
ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890

2.0 mm  
ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890

1.5 mm  
ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890



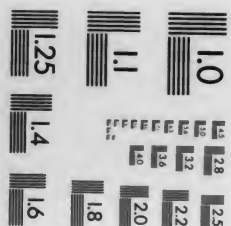
# PM-MGP 13"x18" METRIC GENERAL PURPOSE TARGET PHOTOGRAPHIC



200 mm

150 mm

100 mm



1.0 mm  
1.5 mm  
2.0 mm

2.5 mm  
ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890

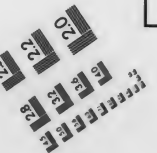
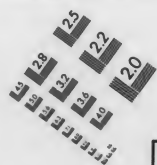


1.0 mm  
1.5 mm  
2.0 mm

A4

A5

A3



## PRECISION<sup>SM</sup> RESOLUTION TARGETS



ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890

ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890

3.0 mm  
ABCDEF GHIJ KLMNOPQRSTU VWXYZ  
abcde fghij klmnopq rstu vwxyz  
1234567890



NORD DEUTSCHER LLOYD BREMEN.

ACHT JAHRZEHNTE, 1857-1937.

D565 - N81433

Columbia University  
in the City of New York

THE LIBRARIES



SCHOOL OF BUSINESS

School of Business Library  
Columbia University

APR 17 1937

ACHT  
JAHRZEHNTE  
NORDDEUTSCHER LLOYD  
BREMEN

EIN KURZER RÜCKBLICK



1857 + 1937



Business

D565  
N81432

JAN 29 1947 WS



1857-1880

## GRÜNDUNG UND ERSTE ANFÄNGE

Als 1783 zu Paris der Friede geschlossen wurde, durch den die Vereinigten Staaten von Amerika ihre politische und wirtschaftliche Freiheit erhielten, waren es vornehmlich Hamburger und Bremer Kaufleute, die sofort die Handelsbeziehungen zu der jungen unter dem Sternenbanner vereinigten Nation aufnahmen und diese Verbindungen in der folgenden Zeit planmäßig erweiterten und stärkten. Zu diesem Zweck wurden in den deutschen Hansestädten bestimmte Voraussetzungen geschaffen, zu denen auch die Gründung Bremerhavens (1827) durch Bürgermeister Johann Smidt zählte. Zwanzig Jahre später gelang es Bremer Kaufleuten, die amerikanische *Ocean Steam Navigation Company* zu veranlassen, ihre Schiffe von New York nach der Wesermündung zu entsenden. Diese Vereinbarung wirkte sich, obwohl monatlich nur ein Dampfer verkehrte, außerordentlich günstig auf das deutsche und insbesondere bremische Wirtschaftsleben aus. Aber die amerikanische Reederei erwies sich auf die Dauer als zu schwach, um sich fortschrittlich entwickeln und durch erhöhte Leistungen der Steigerung des Güter- und Personenverkehrs Rechnung tragen zu können. Nach zehnjährigem Bestehen erlosch die Gesellschaft.

Schon Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts bestand in Bremen der Wunsch, ein großes, rein deutsches Schiffsverkehrsunternehmen zu gründen. Der bremische Kaufmann

COLUMBIA  
UNIVERSITY  
LIBRARY

Hermann Henrich Meier, der an der Gründung der Ocean Steam Navigation Company beteiligt gewesen war, äußerte sich um die 50er Jahre dahin, vier unter seiner Leitung stehende Weserschiffahrtsgesellschaften zur Grundlage des Aufbaus einer Ozean-Reederei vereinigen zu wollen. Unabhängig davon trat der in Bremen tätige Kaufmann Eduard Crüsemann, ein geborener Berliner, mit einem eigenen ähnlichen Plan an Meier heran, der sich nun entschloß, zusammen mit Crüsemann die Vorbereitungen für die Gründung einer solchen Schiffahrtsgesellschaft zu treffen.

Am 28. November 1856 richteten die Direktoren der vier bremischen Weserschiffahrtsgesellschaften an den Senat das Ersuchen, die Satzungen einer „Norddeutscher Lloyd“ zu nennenden und als Aktiengesellschaft zu gründenden Reederei zu bestätigen und diesem Unternehmen die Rechte einer juristischen Person zu verleihen. Der Senat stimmte den vorgelegten Satzungen zu. Im Dezember 1856 fanden die Generalversammlungen der in den Norddeutschen Lloyd aufgehenden Gesellschaften statt. Ihre Aktionäre sprachen sich ausnahmslos für die Verschmelzung aus. Es wurde ein vorläufiger Verwaltungsrat gewählt, dessen Vorsitz H. H. Meier übernahm, Crüsemann wurde zum ersten Lloyddirektor ernannt. Nach Zeichnung von mehr als der Hälfte des Grundkapitals und Leistung der ersten Einzahlung verlieh der Senat dem Norddeutschen Lloyd die Rechte einer juristischen Person. Am 20. Februar 1857 trat die Gesellschaft ins Leben.

Der Geschäftsbetrieb wurde zunächst in drei Abteilungen – „Weschiffahrt“, „Seeschiffahrt“, „Assicuranz“ – gegliedert. Die Bauaufträge für die Seeschiffahrt mußten nach England gegeben werden, da der deutsche Schiffbau zu jener Zeit nur geringe Erfahrungen im Bau von Überseedampfern besaß. Noch im Gründungsjahr wurde eine Englandlinie mit drei Dampfern, „Adler“, „Möve“ und „Falke“, eröffnet. Die Errichtung einer Reparaturwerkstatt in Bremen und die Gründung von Seeversicherungs-Niederlassungen in Hamburg, Amsterdam, Rotterdam und Marseille fielen ebenfalls in das erste Geschäftsjahr, in dem die junge Reederei schwere Prüfungen zu bestehen hatte. Einmal war der Wasserstand der Weser in jenem Jahr lange Zeit hindurch außerordentlich niedrig, so daß der Schiffsverkehr oberhalb Bremens eingestellt werden mußte, zum anderen setzte im Hochsommer eine Wirtschaftskrise ein, durch deren Auswirkungen das Unternehmen sehr benachteiligt wurde. Das Vertrauen zu ihm wurde so stark erschüttert, daß 2602 Aktionäre

ihre Einzahlungen mutlos im Stich ließen. Ein Zusammenbruch konnte jedoch durch das besonnene Verhalten der Handelskammer, der Bremer Bank und besonders durch Meiers tatkräftiges Eingreifen vermieden werden. Im folgenden Jahr (1858) eröffnete der Lloyd den Bremen-New York-Dienst mit dem etwa 2500 BRT. großen Dampfer „Bremen“. Am 12. Juni 1858 fand die Probefahrt dieses Schiffes statt. Bei dieser Gelegenheit deutete H. H. Meier die Hausflagge des Norddeutschen Lloyd wie folgt: „In dem Anker halten wir die Hoffnung fest, daß der Schlüssel uns die Verkehrswege eröffnen werde, die wir mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen.“ Am 19. Juni 1858 trat das Schiff seine erste Reise an. Es traf am 14ten Tage der Fahrt nach vortrefflicher Bewährung in schlechtem Wetter wohlbehalten in New York ein. Noch im gleichen Jahr folgten drei weitere Überseedampfer – „Hudson“, „Weser“ und „New York“ – durch die der Lloyd in die Lage gesetzt wurde, einen regelmäßigen 14täglichen Dienst zwischen Bremen und New York zu betreiben. Gegen Ende des Jahres 1858 wie im Laufe des folgenden traten erneute Rückschläge ein. Der Verlust des Nordamerikadampfers „Hudson“, die schwere Havarie des D. „Weser“ und die Notwendigkeit, die „Bremen“ wegen einer größeren Reparatur für längere Zeit aus dem Dienst zu ziehen, zwangen die Reederei, die New York-Linie zeitweilig nur mit einem Schiff zu befahren. Es mußte eine Anleihe von 600 000 Talern aufgenommen werden, mit denen neue Baupläne verwirklicht und die Reparaturkosten bezahlt werden konnten. Daher gelang es nach verhältnismäßig kurzer Zeit, wieder vier Schiffe im Bremen-New York-Dienst zu beschäftigen. Die Reisen von Southampton nach New York oder umgekehrt erforderten derzeit etwa 12 Tage und 10 Stunden. Wegen dieser günstigen Reisezeit und der ständig wachsenden Verkehrssicherheit konnte der Norddeutsche Lloyd 1860 die Beförderung der englisch-amerikanischen Post übernehmen. Die Eröffnung der sogenannten Bremen-Geestebahn (1862) trug zur weiteren Entwicklung des Auswandererverkehrs mit Lloyd dampfern bei. Von dem zunehmenden Güterverkehr zeugte die Pachtung umfangreicher Lade- und Löschräume 1863 in Hoboken.

Als 1865 der amerikanische Bürgerkrieg beendet war, trat eine weitere Besserung der Verhältnisse, vor allem eine Steigerung der Personenbeförderung nach Nordamerika ein. Die Überfahrtsgelder und Frachtraten wurden erhöht. Der Norddeutsche Lloyd konnte weitere

Baufträge erteilen und 1868 die Linie *Bremen-Baltimore* eröffnen. Im selben Jahr wurden zwei Versuchsfahrten nach *New Orleans* unternommen, deren Ergebnisse so günstig waren, daß die Reederei von 1869 an einen ständigen Dienst mit diesem Hafen unterhielt. Von 1884 ab wurde mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Entwicklung in der nord-amerikanischen Baumwollausfuhr *Galveston* bevorzugt.

In das Jahr 1869 fallen die Vorbereitungen zur Aufnahme von Schiffsverbindungen mit *Westindien* und *Südamerika*. Um die gleiche Zeit wurde in Bremerhaven eine eigene *Dockanlage* und eine *Fahrgasthalle* errichtet. Der in Hoboken gepachtete Landungsplatz wurde vom Lloyd erworben. Wöchentliche Sonderfahrten nach Nordamerika waren ein weiterer Beweis für die erfreuliche Betriebsentwicklung, die zwar während des deutsch-französischen Krieges von 1870-71 vorübergehend stockte, aber dann nach seiner siegreichen Beendigung wieder einen starken Auftrieb erfuhr. Ungeachtet des Krieges wurde 1870 die Linie *Bremen-Westindien* errichtet und der regelmäßige Verkehr zwischen *Bremen-Rotterdam* und *Antwerpen* aufgenommen. An der Vermehrung des Flottenbestandes wurde eifrig gearbeitet und ein neues, 13 Dampfer umfassendes Bauprogramm aufgestellt. Aber infolge der sich wieder verschlechternden wirtschaftlichen Lage erfüllten sich die gehegten Erwartungen zunächst nicht.

Erst 1876 konnte der Lloyd die seit längerem geplante Aufnahme von Schiffsverbindungen mit *Südamerika*, besonders dem *La Plata*, verwirklichen. Dieser anfangs mit vier Dampfern - „Hohenzollern“, „Salier“, „Habsburg“ und „Hohenstaufen“ - versehene Dienst wurde seines zunehmenden Umfangs wegen zwei Jahre später (1878) in Linien nach *Bahia*, *Rio de Janeiro*, *Santos*, *Montevideo* und *Buenos Aires* aufgeteilt.



1881-1892

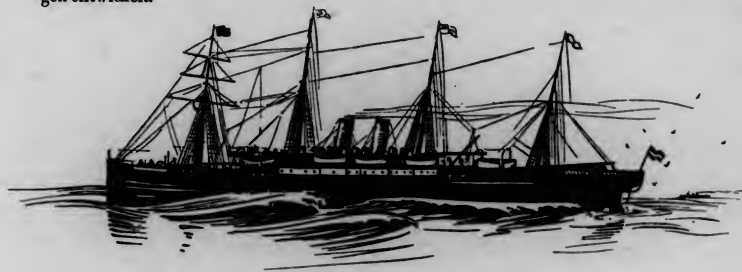
## ERSTE NORDAMERIKA- SCHNELLDAMPFER- UND REICHSPOST-DAMPFERDIENSTE NACH OSTASIEN UND AUSTRALIEN

Im Jahre 1878 erreichte der in England erbaute Dampfer „Arizona“ der Guion-Linie eine für die damalige Zeit ungewöhnliche Geschwindigkeit von 16 sm. stündlich. Diese Leistung erregte in der ganzen Welt Aufsehen und veranlaßte den Lloyddirektor *J. C. Lohmann* dazu, den Bau eines ähnlichen Schiffes für den Norddeutschen Lloyd anzuregen. Dem Vorschlag wurde entsprochen und der erste deutsche Schnelldampfer („Elbe“) für Rechnung des Lloyd in England erbaut. Das Schiff trat 1881 seine erste Reise von Bremen nach New York an und verkürzte die Fahrtdauer auf dieser Linie auf 8 bis 8½ Tage. Zwei Jahre später konnte mit inzwischen erbauten gleichartigen Schiffen ein wöchentlicher Schnelldampferdienst *Bremen-New York* eingerichtet werden. Auf dieser Linie waren 1886 acht Schnelldampfer beschäftigt, denen es gelang, zum ersten Male für die deutsche Flagge das „Blaue Band des Ozeans“ zu gewinnen. Bis gegen Ende der 80iger Jahre wuchs die Schnelldampferflotte des Lloyd auf 14 Schiffe an, die über eine Geschwindigkeit von 17 bis 18 sm. verfügten und deswegen auch bevorzugt zur Postbeförderung herangezogen wurden.

Nach Fertigstellung der Nordamerika-Schnelldampferflotte wurden 1889 die kombinierten Fracht- und Fahrgastdampfer der „München“-Klasse zunächst für die Südamerikafahrt, den *La Plata-Dienst*, in Betrieb genommen. Die Schiffe bewährten sich ausgezeichnet und ermutigten zu weiteren Bauten gleicher Art. Im Jahre 1891 wurde eine Linie von *Cenua* nach *New York* zu dem Zweck eingerichtet, um sich stärker an der italienischen Auswanderung

nach der „Neuen Welt“, wie auch am anwachsenden Touristenverkehr von Nordamerika nach den Mittelmeerländern beteiligen zu können.

Einige Jahre zuvor hatte sich dem Norddeutschen Lloyd eine andere Gelegenheit zur Förderung seines Unternehmens geboten. Es hatte sich immer deutlicher gezeigt, daß der *Ferne Osten* für Europa zu einem Wirtschaftsgebiet geworden war, auf das die westlichen Staaten einen starken, wechselseitig nützenden Einfluß ausüben konnten. Dieser Erkenntnis verschloß sich auch *Bismarck* in den Verhandlungen mit H. H. Meier nicht. Das Deutsche Reich gab dem Willen seiner Beteiligung am Handelsverkehr mit Ostasien durch den *Abschluß des Vertrages vom 3.-4. Juli 1885 zur Errichtung von Reichspost-Dampferlinien nach Ostasien und Australien* mit dem Norddeutschen Lloyd Ausdruck. *Australien* wurde deswegen mit in den Vertrag einbezogen, weil der Güteraustausch mit diesem Erdteil zunahm und überdies sich der Auswandererstrom nach Nordamerika und Australien zu spalten begann. Für die Unterhaltung und den Ausbau der beiden Dienste zahlte das Reich dem Lloyd anfangs eine jährliche Entschädigung von 4,4 Millionen Mark. Nach dem Vertrag war der Lloyd verpflichtet, nur Schiffe auf beiden Linien einzustellen, die die gleichen Geschwindigkeiten aufwiesen, wie die in diesen Fahrten beschäftigten Dampfer ausländischer Reedereien. Außerdem mußten alle Neubaufträge für den Reichspost-Dampferdienst *nur an deutsche Werften* gegeben werden. Durch diese Bestimmung und durch die rege Bautätigkeit, die der Lloyd nach der 1866 erfolgten Eröffnung des Verkehrs mit Ostasien und Australien entfaltete, wurde der deutsche Schiffbau stark gefördert und zu technischen Höchstleistungen entwickelt.



1892-1908

## ERWEITERUNG DES LINIENNETZES UND AUSBAU DER FLOTTE

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts zeugte eine ganze Reihe verkehrsfördernder Arbeiten von dem jährlich sich ausbreitenden Reedereibetrieb. Die Hafen- und Dockanlagen in Bremerhaven wurden erweitert; die Schleppschiffahrt auf Hamburg konnte ebenso wie die auf der Weser bedeutend ausgebaut werden. Auf Anregung des Generalpostmeisters von *Stephan* wurde die *Seepost* eingerichtet. Verschiedene Linien, so vor allem die *Brasilfahrt*, wiesen vermehrte Abfahrten auf. Diese Betriebserweiterungen nahmen in noch größerem Umfang zu, als *Dr. Heinrich Wiegand*, vorher Rechtskonsulent des Norddeutschen Lloyd, 1892 an die Spitze der Reederei getreten war. Die Lloydflotte wurde modernisiert, eine Frachtdampferlinie nach New York eingerichtet, der Reichspost-Dampferdienst wirtschaftlicher gestaltet und neue Anlaufhäfen Südamerikas durch den Einsatz weiterer Schiffe, unter denen sich der erste *Doppelschraubendampfer* „H. H. Meier“ befand, bedient. Ganz bedeutende Neuerungen traten im Reichspost-Dampferdienst durch *Vermehrung der Zubringerdienste in den ostasiatischen Gewässern und in der Südsee* sowie durch die *Erweiterung der ostasiatischen Küstenschiffahrt* ein. Zu diesem Zweck erwarb der Lloyd die aus insgesamt 26 Dampfern bestehenden Flotten zweier englischer Reedereien. Bis Ende 1906 wurden die Linien *Marseille - Neapel - Alexandrien*; *Bremen - Philadelphia - Savannah* (Frachtdampferlinie); *Braila - Galatz - Genua* (Frachtdampferlinie); *Constantza - Konstantinopel - Port Said* und - gemeinsam mit der Deutschen Levante-Linie - die *Deutsche Mittelmeer - Levante - Linie* neu in Betrieb genommen. Um den wachsenden Verkehrs-



ansprüchen im Dienst mit den Häfen der *Westküste Südamerikas* gerecht werden zu können, wurde 1905 die *Roland-Linie, Aktiengesellschaft* gegründet.

Nach Ausdehnung des Liniennetzes wurden alle Dienste durch Neubauten, die von der erreichten hohen Leistungsfähigkeit der deutschen Werften Zeugnis ablegten, verstärkt und verbessert. Unter den neuen Schiffen fanden die Dampfer „Großer Kurfürst“, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kronprinz Wilhelm“, „Kaiser Wilhelm II.“ und „Kronprinzessin Cecilie“ besondere Beachtung. Die Dampfer der „Kaiser“-Klasse versahen von 1907 an einen wöchentlichen Schnelldampferdienst zwischen Bremen und New York. Während sich in jeder Woche zwei Schiffe, aus- und heimreisend, auf dem Nordatlantik befanden, konnte gleichzeitig je eins in New York und in Bremerhaven laden oder löschen. Durch die rege Neubautätigkeit des Lloyd für den Nordamerikadienst (D. „Prinz Friedrich Wilhelm“, „Berlin“, „George Washington“ und die Schiffe der „Rhein“- und „Köln“-Klasse) und für die Reichspost-Dampferlinien (Dampfer der „Prinzen“- und „Feldherrn“-Klasse) wurden unter Förderung des Lloyd *umfangreiche industrielle Anlagen in Bremen* errichtet, deren Erzeugung mittel- und unmittelbar dem Bau und der Ausrüstung von Schiffen diente. Nach Wiegands Tode (1908) wurde unter seinem Nachfolger *Philipp Heineken* (1909-1920 Generaldirektor, 1921 – 1933 Präsident) die *australische Frachtdampferflotte* vermehrt. Im Jahre 1911 wurde mit dem Bau der Dampfer der „Sierra“-Klasse begonnen, deren Einsatz einen *14täglichen Brasilien- und La Plata-Dienst* ermöglichte. Der Ostasiendienst wurde erweitert und 1913 eine besondere *Frachtdampferlinie für den Fernen Osten* ins Leben gerufen. Weitere Bauaufträge für andere Linien folgten. Sie betrafen die Dampfer „Columbus“, „Zeppelin“, „München“ usw.



1908-1919

## ENTWICKLUNG BIS ZUM WELTKRIEG KRIEGSJAHRE – VERLUST DER FLOTTE

Bei Ausbruch des Weltkriegs stand der Norddeutsche Lloyd auf der Höhe seiner Entwicklung. Die Flotte war von 2892 BRT. Ende 1857 auf 982951 BRT. im August 1914 gestiegen. Auf 41 Linien verkehrten Schiffe des Lloyd. Die Reederei unterhielt sechs Dienste nach Nordamerika, drei nach Südamerika, je einen nach Cuba und Kanada, zwei Ostasien- und zwei Australdienste sowie zwei Anschlußlinien für den Reichspost-Dampferverkehr, ferner vier Mittelmeer- und 16 Zweiglinien im Küsten- und Inselverkehr Ostasiens und der Südsee, ferner vier Dienste nach den deutschen Nordseebädern. Die alljährlich veranstalteten Vergnügungsfahrten nach dem Mittelmeer und den Schwarze-Meer-Ländern sowie nach dem hohen Norden, die umfangreiche Flußschiffahrt auf der Weser und in Ostasien, der Schleppverkehr zwischen Hamburg und Bremen ergänzten den vielseitigen Reedereibetrieb. Für den Bau und Ausbau seiner Flotte hatte der Norddeutsche Lloyd in den Jahren von 1886 bis 1914 die Gesamtsumme von 436,3 Millionen Mark ausgegeben.

Dieses friedliche Schaffen wurde durch den Krieg 1914/18 unterbrochen. Nach Eröffnung der Feindseligkeiten mußte der Lloyd möglichst viele seiner Schiffe den feindlichen Zugriffen zu entziehen suchen. Die meisten der auf See befindlichen Dampfer erreichten deutsche und neutrale Häfen, andere wurden jedoch von feindlichen Mächten beschlagnahmt. Ein Teil der Lloydflotte fand als Hilfskreuzer oder Begleiddampfer von Auslandsgeschwadern sowie als Lazaretttschiffe der Kriegsmarine Verwendung. Unter Mitwirkung des Norddeutschen Lloyd wurde 1915 die *Deutsche Ozean-Rhederei G. m. b. H.* für den Tauchbootverkehr zwischen Deutschland und Nordamerika gegründet. Bereits ein Jahr

später führte Kapitän *Paul König* mit „U-Deutschland“ seine kühnen Fahrten von Bremen nach Baltimore und New London aus. Ein zweites Boot, die „U-Bremen“, ging auf der ersten Reise mit seiner Besatzung verloren. Auch für Unternehmungen in der Ostsee — Baltische Inseln und Finnland — wurden 1917 und 1918 Lloyd dampfer für Truppenbeförderungen herangezogen. In der Erfahrung von Schweden fanden zwei Lloyd schiffe Verwendung. Etwa 7000 Gefolgschaftsmitglieder der Reederei standen unter den Waffen. 427 besiegelten ihre Treue zum Vaterland mit dem Tod.

Das Jahr 1919 brachte nach dem unglücklichen Kriegsausgang den *Verlust der Lloydflotte*. Er betrug insgesamt 925 280 BRT., der Reederei verblieb ein klägliches Rest von 57 671 BRT. kleiner und kleinster Fahrzeuge, deren größtes der Tender „Grüß Gott“ (781 BRT.) war. Der Wert der verlorenen Lloydflotte bezifferte sich auf 365,5 Millionen Goldmark. Nach dem *Reedereiabfindungsgesetz* vom 7. November 1917 entfiel auf den Lloyd ein Entschädigungsbetrag von nur 140,8 Millionen Goldmark, die im Papiermarkwert ratenweise ausgezahlt wurden und infolgedessen auf etwa 65 Millionen Goldmark zusammenschmolzen. Die im Ausland befindlichen Werte (eigene Dock- und Umschlagsanlagen des Lloyd) waren auf etwa 44 Millionen Goldmark zu schätzen. Dieser Verlust wurde mit 600 Millionen Papiermark in Schatzanweisungen „entschädigt“. Auf Grund der nachgewiesenen Entwertung gelang es 1921 den Reedern, die Reichsregierung zu einer Zusatzbewilligung von 12 Milliarden Papiermark zu veranlassen. Später folgte eine weitere Zuwendung von 18 Milliarden Papiermark. Beide Summen, für die Entschädigung aller deutscher Reedereien bestimmt, erfüllten ihren vollen Zweck nicht, da auch diese Gelder überwiegend entwertet wurden. Das Aktienkapital des Norddeutschen Lloyd, das bei Kriegsende 125 Millionen Mark betragen hatte, mußte zur Anpassung an den sich ins Unbegreifliche auswachsenden Papiergeldumlauf ständig erhöht werden. Erst die Goldmark-Eröffnungsbilanz für den 1. Januar 1924 zeigte wieder normale Zahlen.

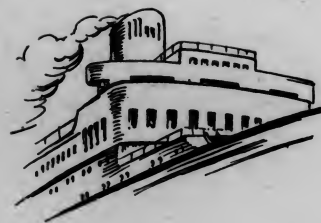


# 1920-1932

## WIEDERAUFBAU UND NACHKRIEGSZEIT

Trotz aller bestehenden Schwierigkeiten wurde unter Leitung von *C. J. Stimming* (1921 bis 1931 Generaldirektor) der Wiederaufbau der verlorenen Lloydflotte sofort tatkräftig in Angriff genommen. Im deutsch-amerikanischen Schiffsverkehr vereinbarte 1920 der Lloyd ein engeres Zusammenarbeiten mit der *United States Mail Steamship Company Inc., New York*. Zwei englische und eine japanische Reederei betrauten den Lloyd ebenfalls mit ihren Vertretungen für den Ostasienverkehr. Durch die ersten Bauaufträge nach dem Kriege wurde die Gesellschaft in die Lage gesetzt, den *Bremen-Brasil-Dienst* mit den Frachtdampfern „*Vegesack*“ und „*Bremerhaven*“ (je etwa 1500 BRT.) wieder zu eröffnen. Ferner nahm der Lloyd auf jede nur mögliche Verkehrsbelebung Einfluß, so u. a. durch die Gründung der *Nordsee-Kurbetrieb G.m.b.H.*, durch Betätigung im *Mittel-europäischen Reisebüro (MER)* und durch die von ihm als Tochtergesellschaft ins Leben gerufene *Lloyd-Luftdienst G.m.b.H.* Der Verkehr mit den Nordseebädern, der bereits im Frühling 1919 wieder aufgenommen war, wurde 1920 erweitert. Durch die Errichtung eines Ostseedienstes erschloß sich dem Lloyd ein neues Tätigkeitsgebiet. — Der Wiederaufbau der Lloydflotte schritt von 1921 an ständig vorwärts. Im November 1921 wurde der zurück-erworbene D. „*Seydlitz*“ nach Südamerika auf die Reise geschickt und dadurch der *Personenverkehr mit den latein-amerikanischen Staaten* wieder eröffnet. Im Februar 1922 konnte durch die Abfertigung des gleichen Schiffes nach New York der *Fahrgast- und Frachtdampferverkehr mit Nordamerika* wieder aufgenommen werden. Bis Ende 1922 war der Wiederaufbau der Linien des Norddeutschen Lloyd soweit fortgeschritten, daß ein regelmäßiger 14 täglicher Dienst nach *New York* mit Fahrgast- und Frachtdampfern, ein monatlicher Dienst mit Fahrgast- und Frachtdampfern nach *Brasilien* und dem *La Plata*, ein monatlicher Frachtdampferdienst nach *Brasilien*, ferner ein sechswöchentlicher Dienst nach *Ostasien* und ein dreimonat-

licher Verkehr mit *Australien* eingerichtet werden konnten. Vom März 1923 an wurde die Linie *Bremen-Baltimore-Philadelphia* 18täglich befahren. Im September des gleichen Jahres wurde die *Cuba-Fahrt* aufgenommen. Ab 1924 konnte *Halifax* (Kanada) angelaufen werden. In den Südamerika-Dienst wurden im gleichen Jahr die neuen „Sierra“-Dampfer eingestellt. Das besondere Ereignis des Jahres bildete das Erscheinen des damals größten Schiffes der deutschen Handelsflotte, des D. „Columbus“ (32 565 BRT.) auf dem Nordatlantik. Im Jahre 1925 konnte der Lloyd seine Wiederaufbauarbeit im wesentlichen abschließen. In die gleiche Zeit fällt seine Vereinigung mit der *Roland-Linie, Aktiengesellschaft, der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie und der Dampfschiffsreederei „Horn“*. Im Dezember 1926 wurden die Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ bei der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G., Werk: A.-G. „Weser“, Bremen, und der Werft von Blohm & Voß, K. a. A., Hamburg, in Auftrag gegeben. Die Stapelläufe dieser Schiffe fanden am 15. und 16. August 1928 statt. Die Taufe des Schnelldampfers „Bremen“ vollzog Reichspräsident, Generalfeldmarschall von *Hindenburg*. D. „Bremen“ wurde am 16. Juli 1929 und D. „Europa“ am 19. März 1930 in Dienst gestellt. Beide Dampfer errangen sich schon auf ihren ersten Reisen über den Nordatlantik das „Blaue Band des Ozeans“. – Das Jahr 1930 wurde für die deutsche Großschiffahrt durch den *Abschluß des Hapag-Lloyd-Unionvertrages* bedeutungsvoll. Dieser den ungesunden Wettbewerb der deutschen Linien unterbindende Vertrag sollte in der Hauptsache den Zweck verfolgen, mit vereinten Kräften der immer weiter um sich greifenden *Weltwirtschaftskrise* zu begegnen. Aber die in das Abkommen gesetzten Erwartungen erfüllten sich nicht. Die ohnehin schwierige Lage der deutschen Gesellschaften wurde durch die am 21. September 1931 einsetzende *Entwertung des englischen Pfundes*, die einen großen Teil der Währungen in der ganzen Welt nach sich zog, bedeutend verschlechtert. Im April 1932 folgten die Vereinigten Staaten von Amerika dem von England gegebenen Beispiel. Diese Maßnahmen sowie die *Zollerhöhungen und Devisenverordnungen* verschiedener ausländischer Staaten hatten eine erhebliche Beschränkung des deutschen Güteraustausches und einen sehr großen Einnahmerückgang der deutschen Linien zur Folge. Der Welthandelsverkehr schrumpfte weiter zusammen, während die Welthandelsflotte immer mehr anwuchs. Dadurch nahm der unbeschäftigte Schiffsraum ebenfalls ständig zu. Der Norddeutsche Lloyd mußte das Geschäftsjahr 1932 mit einem Verlust von 13 Millionen Reichsmark abschließen.



## IM DRITTEN REICH

Im Jahre 1933 wurde, nachdem der *Nationalsozialismus* die Macht im Staat übernommen hatte, die *planmäßige Neugestaltung der deutschen Reedereien* in Angriff genommen. Sie führte zunächst zur Bildung der *Nordatlantik-Gemeinschaft Hapag-Lloyd*, die später jedoch in zwei Gesellschaften, in die *Hamburger Nordatlantikkdienst G. m. b. H., Hamburg*, und *Bremer Nordatlantikkdienst G. m. b. H., Bremen*, aufgeteilt wurde. Im Jahre 1934 wurden die Dienste nach der *Ostküste Südamerikas*, unter Ausschluß der *Nordbrasilienfahrt*, die dem Lloyd verblieb, von Hapag und Lloyd abgetrennt und auf die *Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg*, übertragen. Den unter der Flagge der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie unterhaltenen Lloydienst nach *Afrika* übernahmen die *Woermann-Linie* und die *Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg*. Der Norddeutsche Lloyd veräußerte ferner seine *Beteiligungen an der Argo-Reederei A.-G., Bremen*, der „*Neptun*“ *Dampfschiffahrtsgesellschaft, Bremen*, der *Mathies-Reederei A.-G., Hamburg*, und der „*Renata*“-*Dampfschiffs-Gesellschaft in Stettin Th. Gribel K. a. A., Stettin*. Die Umbildung der deutschen Schiffahrtsgesellschaften wurde 1935 durch die Übertragung der *Levanteahrt* des Lloyd auf die in Bremen neu errichtete *Deutsche Atlas Levante-Linie A.-G.* beendet.

Der 1930 mit der Hapag abgeschlossene *Unionsvertrag*, der in seiner letzten Form eine völlige Ertragsgemeinschaft, unter Einschuß der Handlungsunkosten, Zinsen und Abschreibungen, darstellte, wurde im Februar 1935 dergestalt *abgeändert*, daß nur noch die Betriebs-einnahmen und -ausgaben für gemeinschaftlich betriebene Dienste hälftig geteilt wurden. Gleichzeitig fand eine Verständigung über die von jeder Reederei zu betreibenden Einzeldienste statt, die der Entwicklungsgeschichte der beiden Gesellschaften Rechnung trug. Dementsprechend fielen dem Norddeutschen Lloyd die folgenden Fahrtgebiete als *Einzel-*

dienste zu: der Fahrgastdampferdienst nach *Ostasien*, einschließlich des Frachtdampferdienstes nach der *Südsee*; der Fahrgast- und Frachtdampferdienst nach *Madeira* und den *Canarischen Inseln*; die Frachtdampferdienste nach *Nordbrasilien* und zwischen der *Ostküste Südamerikas* und *Südafrikas*.

Als *Gemeinschaftsdienste* werden von Hapag und Lloyd die Frachtdampferlinien nach und von *Nordamerika* (Ost- und Westküste), *Mittelamerika* (Westküste), *Cuba-Mexiko*, *Südamerika* (Westküste), *Australien* und *Ostasien* betrieben.

Das Tätigkeitsgebiet des Norddeutschen Lloyd umfaßte dadurch wieder jene Linien, die bereits vor dem Inkrafttreten des Unionvertrages von 1930 vom Lloyd unterhalten wurden. Hinzu traten die in der Zwischenzeit aufgenommenen Fahrten zwischen der *Ostküste Südamerikas* und *Südafrikas*, ein gemeinschaftlich mit der Reederei Andrew Weir & Co., London, betriebener Dienst von den *Golfhäfen der Vereinigten Staaten von Amerika* nach *Australien* und der *Golf-La Plata-Nordamerika-Ostküste-Dienst*.

Hinzu kommen die während des ganzen Jahres stattfindenden *Erholungsfahrten*, der *Nordseebäderdienst* sowie der ständige *Schlepperdienst* und *Leichterverkehr* nach der Elbe und auf der Weser. Für die *Ausbildung seines Offiziersnachwuchses* erwarb der Norddeutsche Lloyd 1936 das *Segelschulschiff* „Kommodore Johnsen“.

Der Norddeutsche Lloyd bereedert ferner zwei *Urlauberdampfer* der *NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“*, ferner je ein Schiff des *Atlantik-Flugdienstes der Deutschen Luft-hansa* und des *Seedienstes Ostpreußen*. Zu den beiden letztgenannten werden sich 1937/38 noch je ein weiteres Schiff gesellen.

Am 1. Januar 1933 besaß der Norddeutsche Lloyd insgesamt 468 Fahrzeuge mit . . . . . 831 482 BRT.

Von diesem Schiffsraumbestand wurden bis zum 31. Dezember 1936:

abgewrackt	5 Schiffe mit . . .	27 915 BRT.
im Zuge der Neuordnung abgegeben	89 Schiffe mit . . .	170 021 BRT.
verkauft	13 Schiffe mit . . .	97 087 BRT.
verloren	1 Schiff mit . . .	14 690 BRT.
Zusammen	108 Schiffe mit . . .	309 713 BRT.

Dazu tritt die Verminderung der Hilfsflottille (Schlepper, Flußdampfer, Leichter usw.) durch Verkäufe mit . . . . . 18 018 BRT. und die Verminderung durch Umbauten mit . . . . . 4 561 BRT. 332 292 BRT.  
Verbleiben 499 190 BRT.

In der gleichen Zeit wurden neu in Dienst gestellt 11 Schiffe mit 99 953 BRT. käuflich erworben . . . . . 1 Schiff mit 3 572 BRT. bis zum 1. Januar 1937 in Bauauftrag gegeben 8 Schiffe mit etwa 26 200 BRT. 129 725 BRT. sodaß nach Fertigstellung der Neubauten (1937/38) der Flottenbestand etwa 628 915 BRT. betragen wird.

Die im nationalsozialistischen Staat planmäßig betriebene *Verjüngung der deutschen Handelsflotte* hat sich beim Norddeutschen Lloyd sehr günstig auf die *Alterszusammensetzung seiner Seeschiffsflotte* ausgewirkt. Es ergibt sich in dieser Hinsicht am 1. Januar 1937 das folgende Bild:

Unter 5 Jahre	11 Seeschiffe mit . . . . .	99 953 BRT.
Über 5 Jahre	23 Seeschiffe mit . . . . .	243 166 BRT.
Über 10 Jahre	25 Seeschiffe mit . . . . .	182 263 BRT.
Über 15 Jahre	8 Seeschiffe mit . . . . .	27 628 BRT.
Über 20 Jahre	1 Seeschiff mit . . . . .	6 512 BRT.

Unter den jüngst in Dienst gestellten Schiffen sind vornehmlich die seit 1935/36 im Schnelldienst Ostasien beschäftigten Tropenschiffe „Scharnhorst“ (18 184 BRT.), „Potsdam“ (17 528 BRT.) und „Gneisenau“ (18 160 BRT.) zu nennen. Die Dampfer „Scharnhorst“ und „Potsdam“ sind die ersten deutschen Seeschiffe dieser Art und Größe, die den turbo-elektrischen Schiffsantrieb besitzen. Der Dampfer „Gneisenau“ erhielt Höchst-druck-Cetriebeturbinen-Anlagen; bei den Kesselanlagen wurde für alle drei Schiffe zu Höchst-druckkesseln übergegangen. Der Lloyd ist durch die Anwendung dieser maschinen-technischen Neuerungen seiner alten Überlieferung treu geblieben, den technischen Fortschritten immer wieder die Wege zu ebnen. Die Motorschiffe der Städte-Klasse „Osna-brück“ (5095 BRT.), „Düsseldorf“ (4930 BRT.), „Nürnberg“ (5635 BRT.), „München“ (5619 BRT.), zu denen 1937 noch MS. „Leipzig“ und „Dresden“ (je etwa 5600 BRT.)



kommen, finden als schnellfahrende Frachtschiffe (14,5 sm) mit vorbildlichen Einrichtungen zur Mitnahme einer Anzahl Reisender nach den Häfen der Westküste Südamerikas Verwendung. Im Verkehr mit den nordpazifischen Häfen haben sich die Motorschiffe „Elbe“ und „Weser“ (je 9179 BRT.), die mit einer Geschwindigkeit von 17 sm. die schnellsten deutschen Frachtschiffe sind, hervorragend bewährt. Die Motorschiffe „Memel“ (3183 BRT.) und „Saar“ (3261 BRT.) erfreuen sich in der Cuba-Fahrt eines ausgezeichneten Rufes. Vier Schwesterschiffe: „Eider“, „Ems“, „Iller“ und „Lech“ (je etwa 3200 BRT.) werden von 1937 ab in Dienst gestellt. Für den Küstendienst zwischen Süd- und Mittelamerika sollen die 1937 fertigzustellenden je etwa 1200 BRT. großen Motorschiffe „Bogotá“ und „Quito“ verwendet werden.

Die nunmehr acht Jahrzehnte umfassende Geschichte des Norddeutschen Lloyd, Bremen, läßt erkennen, daß das kleinen Anfängen erwachsene Unternehmen immer in seinem Bestand und Wirken auf das engste mit Deutschlands Schicksal verbunden war. Mit unerschütterlichem Vertrauen tritt der Norddeutsche Lloyd und mit ihm seine etwa 12000 Köpfe zählende Gefolgschaft in das neunte Jahrzehnt seines Bestehens ein. Seiner Überlieferung getreu wird der Norddeutsche Lloyd zur Stärkung deutscher Seegeltung und Seeschifffahrt unter der Flagge des Dritten Reichs sein Bestes an Willen und Leistung auch in Zukunft beitragen.





This book is due on the date indicated below, or at the expiration of a definite period after the date of borrowing, as provided by the library rules or by special arrangement with the Librarian in charge.

[illegible]

C28 (946) M100

**GAYLAMOUNT**  
**PAMPHLET BINDER**

*Manufactured by*  
**GAYLORD BROS. Inc.**  
Syracuse, N. Y.  
Stockton, Calif

HEIN

71H 04490

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES  
0041421663

NOV 1 1994

D565

N81433

D565

N81433

Nord Deutscher Lloyd Bremen.  
Acht jahrzehnte, 1857-1937.

MAY 13 1947

**END OF  
TITLE**